Рекомендуемая цена: 569 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 129

НЕВОПЛОЩЕННЫЕ ИДЕИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00129

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 129, 2021

РОССИЯ
Учредитель: ООО «ИМ Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 80068 от 31.12.2020 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@im-media.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 400 экз.
Цена: 569 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2021 Hachette Collections, France
© 2021 Ашет Коллекция
© 2021 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 15.01.2021
Дата выхода в свет: 08.04.2021

Фотографии и иллюстрации:
8 © (слева) © Ю. Иванов, (справа) © Дудакова / Фотобанк Лори; 9 (справа сверху внизу) © ShinePhantom/Wikimedia Commons, © Ultron m12/Wikimedia Commons, частная коллекция, (внизу) © Diego Delso/Wikimedia Commons; 10 © hpgruesen/Wikimedia Commons; 11 (справа сверху внизу) © Stephen Hanafin/Wikimedia Commons, © Charles01/Wikimedia Commons, © Fvanweerdenburg/Wikimedia Commons, (слева) © Unterberg, Rolf/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Замена лючка бензобака. Установка правой петли и крышки багажника

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 8

Невоплощенные идеи

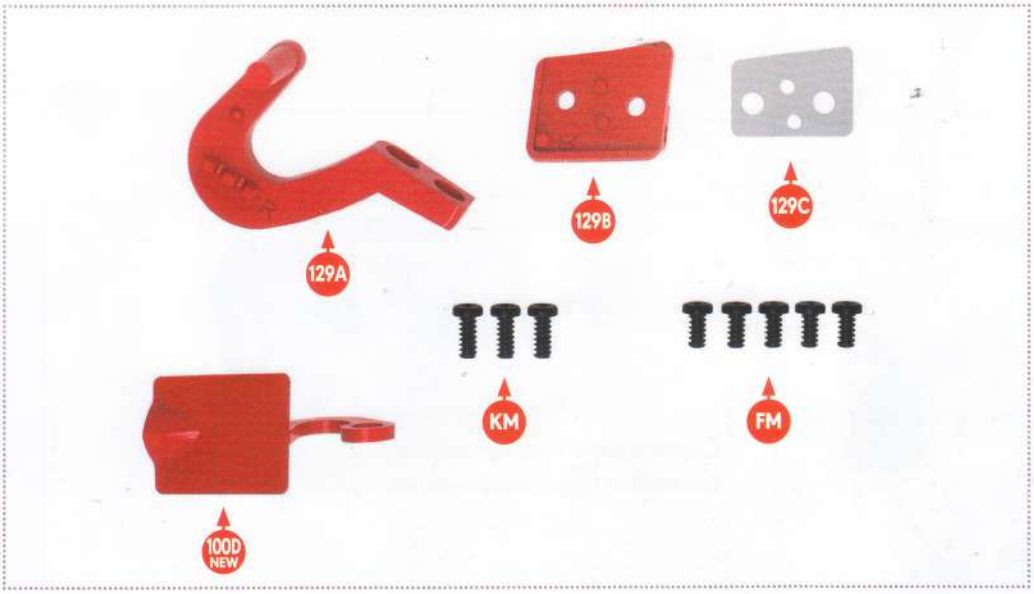
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 10

Немецкий вездеход «Унимог»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Замена лючка бензобака. Установка правой петли и крышки багажника

Используя детали, полученные с этим номером, замените лючок бензобака 100D, ошибочно установленный ранее, на новый 100D NEW и поставьте правую петлю багажника на каркас кузова вашей модели ВАЗ-2101.



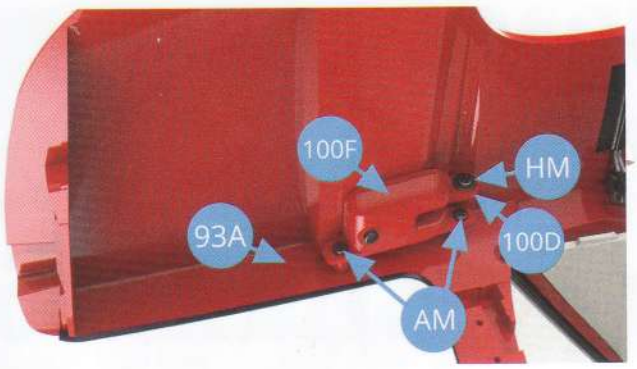
- 129A Звено петли крышки багажника подвижное правое
- 129B Звено петли крышки багажника неподвижное правое
- 129C Листовая пружина
- 100D NEW Новый лючок бензобака
- KM Винт М2,0 × 5,0 мм (3 шт.)
- FM Винт М2,0 × 4,0 мм (5 шт.)

Схемы сборки

1

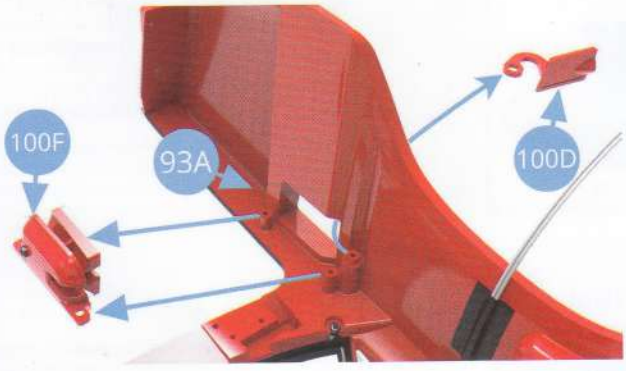
Откройте лючок бензобака 100D максимально широко.

2



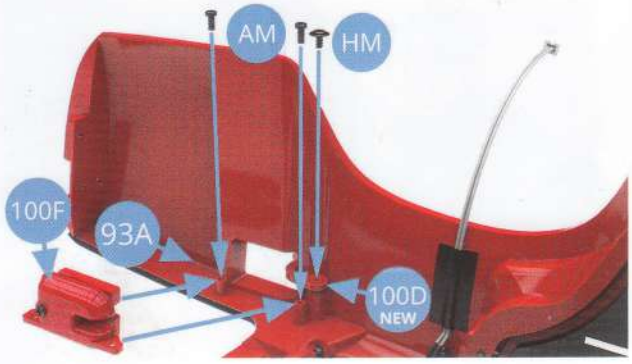
С внутренней стороны отвинтите два винта AM и винт HM, удерживающие перегородку бензобака 100F и лючок бензобака 100D. Сохраните винты для повторной сборки.

3



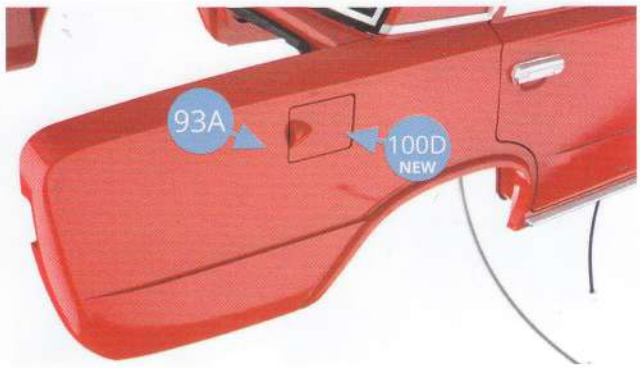
Снимите перегородку бензобака 100F и затем лючок бензобака 100D с креплений на каркасе кузова 93A.

4



Установите новый лючок бензобака 100D NEW и затем перегородку бензобака 100F на места крепления на каркасе кузова 93A и закрепите соответственно винтом HM и двумя винтами AM.

5



Замена лючка бензобака 100D NEW с исправленной наружной поверхностью произведена.

6

Наденьте листовую пружину 129C на штыри неподвижного правого звена петли крышки багажника 129B.

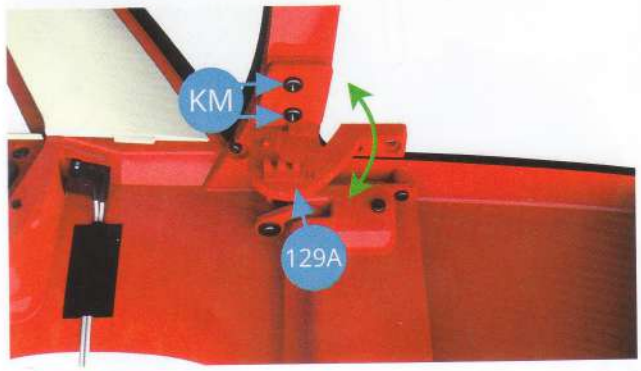
7

Установите подвижное правое звено петли крышки багажника 129A осью в паз на каркасе кузова 93A.

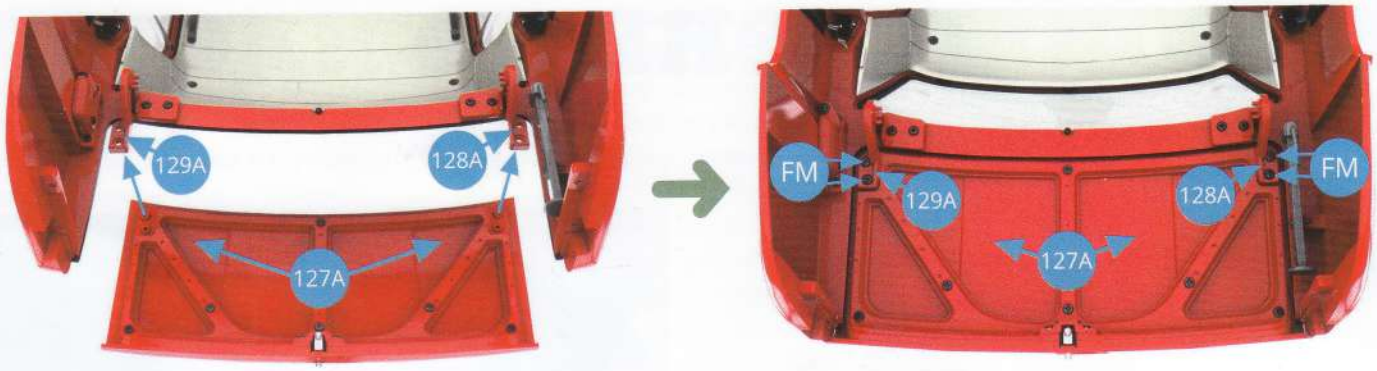
8

Прижмите ось подвижного правого звена петли 129A неподвижным правым звеном 129B в сборе с листовой пружиной 129C и закрепите их на каркасе кузова 93A двумя винтами KM.

9



Проверьте работу подвижного правого звена петли 129A, регулируя натяжение винтов KM.



Присоедините крышку багажника 127A к подвижному левому 128A и правому 129A звеньям петли багажника и прикрепите к каждому поочередно двумя винтами FM.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Невоплощенные идеи

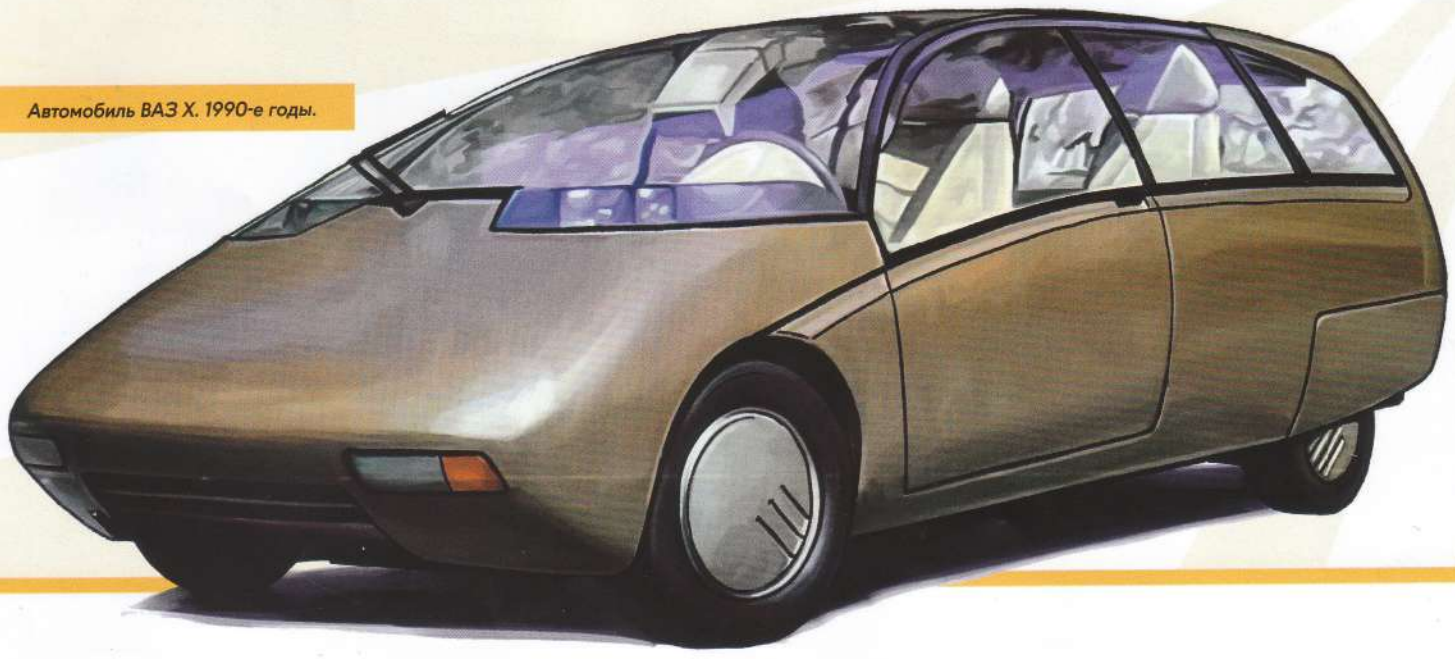
Создание прототипов, или, как их чаще принято называть – концепт-каров, – дело обычное для любой автомобильной фирмы. Концепт-кар создают для поиска дальнейшего пути развития, прощупывания реакции рынка. Даже рассматривать эти нереализованные проекты автомобилей очень интересно, поскольку они часто выделяются неожиданным новаторским дизайном.

Салон экспериментального автомобиля «Лада Петер Турбо». Технический музей АвтоВАЗа. 2012 год.

У АвтоВАЗа концепт-каров больше, чем можно ожидать. Но в отличие от зарубежных аналогов, это в большинстве случаев «мертворожденные» проекты.

Родом из 1980-х

Описать все вазовские концепт-кары (или концепты) в одной статье просто невозможно. Стоит остановиться на наиболее интересных из них: например, таком как проект ВАЗ Х. Таинственность обозначения подтверждается почти полным отсутствием информации об этой машине. Известно, что это работа вазовских дизайнеров А. Патрушева, С. Чагина и В. Ярцева. У автомобиля предполагался однообъемный кузов в двух исполнениях: пятидверном (Х-1) и укороченном трехдверном (Х-2). По габаритам машина была близка к «восьмерке», от которой заимствовался и силовой агрегат.



Автомобиль ВАЗ Х. 1990-е годы.

Салон футуристического минивэна имел широкие возможности для трансформации. Сегмент минивэнов в конце 1980-х годов только зарождался, и ВАЗ имел возможность на нем закрепиться. Однако все ограничилось пластилиновым макетом в натуральную величину и парой остекленных макетов в масштабе 1:5 – именно они представлены на немногочисленных фотографиях.

Впрочем, хорошую службу ВАЗу они все-таки сослужили. Говорят, что в ходе визита М. С. Горбачева в 1986 году в Тольятти его супруга Раиса Максимовна, рассматривавшая фотоснимки с макетами «бананов», где те выглядели как реальные автомобили, воскликнула: «Миша, а у нас такой машинки нет!». Этот возглас стал последней каплей для принятия решения о создании на ВАЗе Научно-технического центра.

Для пастухов и бедуинов

Работы по проекту под названием «21 Бора» начались в марте 1992 года. Речь шла о создании облегченного компактного и простого по конструкции внедорожника с открытым верхом. Группа специалистов НТЦ АвтоВАЗа под руководством Е. Соколова решила использовать пространственный силовой сварной алюминиевый каркас с навесными пластиковыми панелями толщиной от 2,5 до 6 мм, которые могли обеспечить автомобилю практически любую внешность. Силовой каркас был сварен на самарском заводе «АвиаКОР». Мотор от «Нивы» и четырехступенчатая коробка передач были закреплены непосредственно на каркасе, а для монтажа передней подвески использовался специальный стальной подрамник. Узлы шасси также были заимствованы от ВАЗ-2121.

После демонстрации «Боры» заказчиком на выставке инвест-проектов в Лондоне в мае 1994 года, где она вызвала «некоторый интерес», разработку ориентировали на страны Среднего и Ближнего Востока и Северной Африки, т. е. на арабские страны. «Бора» даже испытывалась в Аравийской пустыне, где, как сообщалось, «произвела фурор»! В 1995 году был изготовлен окончательный вариант автомобиля. Планировалось производство до 5 тыс. штук в год, но дальнейшего развития проект не получил.

Наследник «Рапана»

В 2000 году, спустя два года после премьеры концепт-кара «Лада Рапан» (Lada Rapan), на Московском автосалоне был представлен новый вазовский концепт «Лада Петер Турбо» (Lada Peter Turbo). Автомобиль отличался футуристическим дизайном, а его однообъемный кузов имел отличные аэродинамические характеристики. Главной особенностью этой модели стала слегка вогнутая крыша, снижающая сопротивление воздуха. Концепт-кар имел двухцветный сине-черный кузов, большой бампер со встроенной в него решеткой радиатора, короткий скругленный капот, узкие фары и габаритные огни.

Новая разработка осталась сделанным в единственном экземпляре макетом. Сейчас «Лада Петер Турбо» является экспонатом заводского музея АвтоВАЗа.

Экспериментальный автомобиль «Лада Петер Турбо». Технический музей АвтоВАЗа. Современная фотография.

Электромобиль «Лада Рапан». Современная фотография.

Автомобиль ВАЗ-2121. Современная фотография.

История названия

Неожиданным в новом концепте было и его название «Петер Турбо». Оно возникло под влиянием романа В. Аксенова «Остров Крым», главный герой которого, аристократ и автогонщик Андрей Лучников, разъезжает на уникальном спортивном автомобиле «питер-турбо».

Немецкий вездеход «Унимог»

«Унимог» (Unimog, или Universalmotorgerät, т. е. универсальное транспортное средство) – это семейство универсальных немецких грузовиков-вездеходов, предназначенных как для перевозки грузов, так и для эксплуатации в экстремальных условиях.

За 60 лет существования «Унимог» покорил не одну вершину и заработал себе славу высокотехничного качественного грузовика-вездехода.

Рождение легенды

В 1942 году Альберт Фридрих разработал артиллерийский тягач «Унимог». Его конструкция не была чем-то новым: подобные машины производились серийно в Италии еще в 1930-е годы. На вооружении вермахта состоял тягач «Радшлеппер Ост» (Radschlepper Ost) фирмы «Шкода». Но тягач господина Фридриха обещал быть дешевле. Однако вмешались конкуренты – MAN и «Опель», – и проект пришлось положить на полку до 1945 года.

После Второй мировой войны оказалось, что артиллерийский тягач – гибрид грузового автомобиля и трактора – можно приспособить для работы в сельском хозяйстве.

От артиллерийского тягача остались компоновка с мотором за передней осью, скрытым под небольшим покатым капотом, кабина с откидным брезентовым верхом и небольшая грузовая платформа сзади. На машине устанавливался

Немецкие вездеходы «Унимог». Современная фотография.

дефорсированный дизель Mercedes-Benz-170D объемом 1,7 л и мощностью 25 л. с. – настоящий «тракторный» агрегат. Коробка передач ZF сначала была четырехступенчатая, а позже – шестиступенчатая: четыре передачи вперед, две назад. Максимальная скорость составляла около 50 км/ч – меньше, чем у обычного грузовика, но больше, чем у трактора. Подвеска рычажно-пружинная с гидравлическими амортизаторами. Среди отличительных деталей – плоский картер двигателя, который не выходил за габариты автомобиля и не снижал клиренс. Имелся дополнительный планетарный редуктор – для снижения скорости при сельхозработах. Сзади располагалось крепление для сельхозоборудования. Автомобиль имел низкий центр тяжести, благодаря чему мог карабкаться на очень крутые склоны.

В дальнейшем при тех же базовых принципах конструкция совершенствовалась, становясь больше, мощнее и современнее.

60 лет на конвейере

Первый пилотный образец был изготовлен на заводе по производству станков братьев Берингер. Автомобиль хорошо был принят покупателями, несмотря на солидную цену.

Заказов на грузовики-тракторы поступало много, и производитель не справлялся с такими объемами. В это время к производству машин стала присматриваться фирма «Даймлер-Бенц». В 1951 году концерн приобрел права на производство «Унимог», и на заводе в Гаггенау началось его масштабное производство. В этом же году в производство пошла модель «Унимог 2010». С тысячи штук в 1951 году выпуск увеличился к следующему году почти до четырех тысяч машин.

Мультифункциональность и незаурядные внедорожные способности модели приглянулись военным.

В 1951 году права на производство «Унимог» приобрел концерн «Даймлер-Бенц», и на заводе в Гаггенау началось его масштабное производство. В 1955 году начался выпуск специального армейского варианта «Унимог 404» (или «Унимог S»), имевшего более длинную колесную базу (2,9 м) и более мощный двигатель, причем не дизельный, а карбюраторный.

Современная линейка «Унимог» представлена тремя семействами. Это машины тяжелой серии U3000/4000/5000 с полной массой от 9,5 до 14,1 т; средней серии – U300/400/500 (7,5–16 т) и легкой серии U20 (7,5–9,2 т).

Автомобиль «Унимог» первого поколения. Современная фотография.

Автомобиль «Унимог 401». Современная фотография.

Эмблема модели

Несмотря на то что «Унимог» выпускался как автомобиль бренда Mercedes-Benz, он какое-то время имел свой логотип на капоте: букву «U» в виде бычьей головы. Только в середине 1950-х годов на его радиаторной решетке утвердилась трехконечная мерседесовская звезда.

Сельхозработы на вездеходе «Унимог» в Германии. 1957 год.

Вездеход «Унимог 404». Современная фотография.

В НОМЕРЕ 130

- ЗАВЕРШЕНИЕ СБОРКИ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЯ ВАЗ-2101

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- КОРПУС ВОЗДУШНОГО ФИЛЬТРА
- КРЫШКА ВОЗДУШНОГО ФИЛЬТРА
- ТРУБКА ВЕНТИЛЯЦИИ КАРТЕРА
- ПУСКОВОЕ УСТРОЙСТВО КАРБЮРАТОРА
- КРЫШКА КАРБЮРАТОРА
- ШЛАНГ ПОДАЧИ ТЕПЛОГО ВОЗДУХА
- КОРПУСА КАТАФОТОВ
- ОТРАЖАТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2021 Ашет Коллекция. © 2021 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!